Cena 10 zł

pr

23 LUTEGO
– 2 MARCA
1947

ROK II
Nr 8 (36)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

PIPERY PRZYBYŁY DO SŁUPSKA!



LICZMY NA WŁASNE SIŁY

Wkład narodu polskiego dla zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami był ogromny. W czasie trwających jeszcze zmagań wojennych cały świat zachwycał się bohaterstwem Polaków. Byliśmy pewni, że państwa, u których boku walczyli nasi żołnierze pomogą nam po zakończeniu wojny zaleczyć nasze rany.

Rozczarowaliśmy się gorzko. Ci, dla których Polska oddała krew najlepszych swych synów, zamiast zwrócić nam nasze złoto i uratowane skarby kultury polskiej, zamiast pomóc nam finansowo, ofiarowują nam po długich ceregielach i formalnościach niepotrzebny im już i zdekompletowany demobil (samochody, maszyny, samoloty).

Najlepszym przykładem są tu samoloty Piper, które otrzymaliśmy w ramach pożyczki amerykańskiej. Zamiast 300 sztuk otrzymaliśmy zaledwie 130 i w dodatku wszystkie niezdatne do lotu, wymagające co najmniej zmiany pokrycia.

Nie zawiedliśmy się na jednym z naszych sojuszników. Tak, jak w najcięższej dla narodu naszego chwili żołnierz Armii Czerwonej przyniósł nam wolność, tak i obecnie Związek Radziecki, dostarczając nam surowców dla naszego przemysłu, pomaga w odbudowie zniszczonego przez okupanta Kraju.

Z faktów tych powinniśmy wyciągnąć naukę. Tam gdzie wchodzą w grę najżywotniejsze interesy narodu polskiego — wyrzec musimy się wszelkich sentymentów. Musimy przebudować naszą mentalność. Musimy wreszcie uświadomić sobie, na czyją pomoc możemy liczyć, a skąd oczekiwać pomocy nie powinniśmy.

Pięknymi słowami uznania, których radio londyńskie czy amerykańskie nie skąpiło w czasie wojny dla Polaków — naszego Kraju, naszego lotnictwa nie odbudujemy.

Mniej liczmy na Pipery i Stinsony, a więcej na nasze Szpaki i Żaki. Wtedy nie doznamy gorzkich rozczarowań.



PRZED ZAWODAMI

Dnia 22 czerwca odbędą się II Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających.

Zawody te organizowane są przez Ligę Lotniczą, jako naczelną organizacją modelarstwa w Polsce, a przygotowania do nich są już na ukończeniu.

Kierownik Wydziału Modelarskiego przy L. L. instr. Hejduk natychmiast po rozpoczęciu swego urzędowania wziął się ostro do pracy. W rezultacie mamy już dzisiaj, to jest na 4 miesiące przed zawodami szczegółowo rozpracowany regulamin.

Jako teren tegorocznych zawodów wybrano szybowisko w Kobylnicy, pod Poznaniem. Wybór został uzgodniony na małej konferencji w Lidze, przeprowadzonej przez grupę czołowych modelarzy polskich.

Wybierając Kobylnicę, kierowano się przede wszystkim względami natury praktycznej, jak np. zakwaterowanie zawodników, które to w ubiegłym roku w stolicy, nastręczało dużo trudności.

Bezwzględnie najidealniejszym rozwiązaniem byłoby przeprowadzenie zawodów, oddzielnie dla różnych rodzajów modeli (Kobylnica to teren płaski). Lecz niestety jeszcze w tym roku nie można tego urzeczywistnić.

Małe zbocze i jeziorko w okolicy, pozwolą jedynie na różnego rodzaju starty.

Jak się dowiedzą czytelnicy z 2 Nr „Skrzydlatej Polski" regulamin opracowano b. starannie, uwzględniając wszystkie „za i przeciw".

Zawodników podzielono na grupy wg zaawansowania. Grupa Juniorów obejmuje młodzież od lat 16-tu. Grupa amatorów w wieku ponad 16 lat. Ponadto przewidziano grupę instruktorów, a więc zawodowców. Każdy będzie miał szanse wypróbowania swoich sił na jednakowym poziomie.

Omawiając program zawodów warto nadmienić, że modele konstrukcji niemieckiej nie będą dopuszczone do startu. Nie dotyczy to konstrukcji innych państw. Naturalnie ambicją naszą będzie startować tylko i wyłącznie z własnymi modelami, tym bardziej, że już w tym roku mamy w czym wybierać.

Wystarczy wymienić plany modeli w „S i M" czy też specjalne wydawnictwa w skali 1 : 1, tegoż tygodnika.

W zawodach może startować 7 kategorii modeli, mianowicie: w kat. A — modele szybowców. W kat. B — modele szybowców kadłubowe. W kat. C — modele szybowców bezogonowe. W kat. D — modele kadłubowe z napędem gumowym. W kat. E — modele z napędem silnikowym. W kat. F — modele wodnosamolotów z napędem gumowym i nareszcie w kat. G — modele specjalne, sterowane, śmigłowce, odrzutowe, jednym słowem „wnoszące coś nowego do modelarstwa", jak mówi regulamin.

Jak widać wybór dość duży. Każdy zawodnik ma prawo wystawić 1 model w każdej kategorii, a więc i szanse zajęcia jednego z pierwszych miejsc są również duże.

Godnym podkreślenia jest fakt, że Kierownictwo Zawodów chce

ustalić pierwszą oficjalną tabelkę rekordów polskich, opierając się na regulaminie FAI. Chociażby nawet rekordy te nie były zbyt „rekordowe" jednak początek już będzie, a to chyba najważniejsze.

W ten sposób każdy, który czuje się na siłach, może zgłosić model do próby lotu rekordowego np. na szybkość, czas, czy odległość.

(Specjalny formularz zgłoszeń na zawody zamieszczamy w niniejszym numerze „S i M"-u).

Ciekawy również jest podział nagród. Otóż juniorzy i amatorzy otrzymują nagrody przedmiotowe. Natomiast instruktorzy — pieniężne.

Ten rodzaj nagród wydaje się najlepszy i przypuszczam, że większość zawodników popiera to zdanie.

Dla najlepszego zespołu (czy okręgu) przyznana zostanie jedna nagroda przechodnia w postaci puharu. Zdobycie puharu przechodniego uwarunkowane jest odpowiednią punktacją i tak np.: za każde I miejsce w poszczególnych kategoriach uzyskane przez jednego zawodnika z danego zespołu — liczy się 3 punkty. Za każde II miejsce 2 punkty. Za każde III miejsce — 1 punkt. Nagrody punktowane będą wyłącznie za czas lotu.

Puhar przejdzie na własność tej ekipy (zespołu), która zdobędzie go dwukrotnie - kolejno, lub trzykrotnie - nie kolejno.

Jak widać, poczyniono wiele przygotowań, aby w jak najlepszy sposób wyróżnić zwycięzców i usprawnić same zawody.



Na ogół żadnych zastrzeżeń do regulaminu zawodów nikt mieć nie powinien. Jedno tylko osobiste spostrzeżenie, mianowicie: regulamin zabrania użycia balsy jedynie w kategorii modeli juniorów, nie wspominając nic o innych grupach. Zastrzeżenie to, moim zdaniem, powinno obejmować wszystkie kategorie, dając wszystkim zawodnikom równe szanse. To tylko mała uwaga na marginesie regulaminu. Jestem jednak głęboko przekonany, że zwycięstwa odniosą modele wykonane całkowicie z krajowych materiałów, dając modelarzom dowód ich celowego zastosowania i nie wzbudzając kosztownych jak na obecne warunki chęci sprowadzenia tej „bezcennej balsy" z zagranicy. Zdajemy przecież sobie sprawę, że nie ma rzeczy niezastąpionych.

Każdy okręg urządzi u siebie eliminację, po której może wysłać na Zawody Ogólnopolskie 6 zawodników. Przyjadą więc najlepsi zawodnicy, no i najlepsze modele. Ten rodzaj organizacji zapewni odpowiedni poziom zawodów i spodziewać się należy jak najlepszych wyników.

Typować najlepszy zespół jeszcze trochę za wcześnie, w każdym bądź razie zeszłoroczne zawody dają jakie takie pojęcie o możliwościach różnych ośrodków. Oprócz ambitnych i doświadczonych modelarni, jak Bydgoszcz, Poznań, Łódź czy Bielsko, wysuną się z pewnością na czoło również modelarnie „młodsze". Zawody mogą przynieść wiele niespodzianek. Jedno już obecnie wiemy, że Drugie Ogólnopolskie Zawody, przeprowadzone przez poznaniaków będą na poziomie.

Paweł Elsztein

SZKOLNY MODEL SZYBOWCA „MUCHA"

Drugim z kolei wydawnictwem modelarskim „Skrzydeł i Motoru" jest plan modelu szybowca, kategorii I (wg FAI), konstrukcji Stanisława Grzywy.

Konstruktor „Muchy", jeden z najstarszych modelarzy w Polsce, zdobywca licznych nagród na zawodach krajowych i zagranicznych (we Francji), daje najlepszą gwarancję jakości modelu.

Szybowiec „Mucha" — to prosty w koncepcji model, przy wykonaniu którego modelarz — junior, szykujący się do zawodów, nie natrafi na specjalne trudności. Rysunek techniczny wykonany w skali 1 : 1 jest bardzo przejrzysty w czytaniu. Kilka szkiców perspektywicznych obrazuje doskonale zamocowanie skrzydeł oraz stateczników do kadłuba.

Według wypowiedzi konstruktora, model ten opracowano, opierając się na następujących założeniach: a) możliwie łatwa budowa, b) wytrzymałość z równoczesną łatwością demontażu w razie niepomyślnego lądowania, c) dokładność wyważania (3 komory na śrut), d) zapewnienie jak najlepszych własności lotnych oraz holowania, e) możliwość przeprowadzenia prób lotu z dodatkowym obciążeniem (silny wiatr).

Jak widać z tych założeń, model „Mucha" stoi w zupełności na wysokości zadania, jakiemu winien odpowiadać model szybowca dla juniorów.

Cena dokładnego planu w skali 1 : 1 łącznie z przesyłką wynosi 125 zł, pieniądze należy wpłacać na konto R. Cz. L. PKO I-978, lub przekazem pocztowym.

Wysoka cena planów modeli być może odstrasza wielu modelarzy. Cena ta spowodowana jest wysokiemi kosztami wykonania światłokopii, na której plany te są sporządzone. Redakcja oddaje plany po cenie kosztów własnych, rezygnując z zysku.



Dawno się o nich mówiło, nie jeden wzdychał smętnie, ten i ów oczekiwał, a wszyscy marzyli, żeby wreszcie ta UNRRA lotnicza nadeszła.

Długo kazano czekać, bowiem pierwsze wzmianki o samolotach „Piper Cub" sięgają niepamiętnych czasów: maja czy czerwca ub. roku. Pamiętam, mówiono z odcieniem wyższości: to nie byle co, to amerykańska maszyna łącznikowa i wywiadowcza! A jakie zalety posiada! Ot proszę, 72-letnia staruszka w Ameryce po 72 dublach wylaszowała się i do dziś dnia lata ze swoimi prawnukami!

Piper jest poza tym najtańszym samolotem na świecie. Nas ma kosztować tylko 500 dolarów i to nawet nie gotówką, tylko w ramach pożyczki amerykańskiej, udzielonej Polsce. Mamy otrzymać 300 sztuk, prawie wszystkie „na chodzie". Samolot ten posiada słaby silnik 65 KM, duży udźwig, stosunkowo wielką szybkość: około 150 km/godz., krótki start, jeszcze krótsze lądowanie itd. Same zalety, same plusy — wiadomo! Ameryka, UNRRA itp. „Kanada". (Porównaj rzeczywiste wyczyny Piper'a w „Skrzydlatej", numer lutowy).

Tymczasem płynęły dni, tygodnie, miesiące, kwartały. Amerykanie przede wszystkim zamrozili pożyczkę. A jak potem odmrozili, to trzeba było zebrać ekipę dla odbioru Piper'ów; potem trzeba było czekać na t. zw. „permit" — (proszę nie mieszać z przemytem). Potem pojechała ekipa, potem długo, długo nic, (kto ciekaw, niech przeczyta lutowy numer „Skrzydlatej"), a w końcu cała ekipa wróciła i dopiero wtedy poznaliśmy całą prawdę.

Okazało się mianowicie, że chociaż formalności były niby to załatwione, to jednak Amerykanie jako ludzie interesu uważali, że należy dopilnować, aby wszystko było z najbardziej biurokratyczną drobiazgowością spełnione.

Trudno rozpisywać o tym, jak to tam w szczegółach wyglądało. Faktem jest, że gdyby kolegom odrobinkę mniej zależało na lataniu, t. zn. gdyby byli więcej kupcami, aniżeli lotnikami, to z pewnością nie narażaliby swej godności osobistej na szwank, tak jak to przyszło im uczynić. Uczynili to w imię dobra polskiego lotnictwa sportowego.

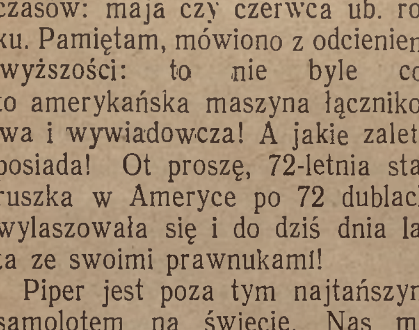
Chcieli się tam na miejscu, co prawda przekonać, co są warte te maszyny, więc przygotowali sobie jeden samolot do lotu, dwóch ich wsiadło i wystartowali, polatali (zrobili jeden krąg), w locie obaj jednocześnie sterowali (jeden wyrywał drążek drugiemu). Skutek był taki, że żaden z nich nie był w stanie ocenić własności maszyny, a Amerykanie jak wiadomo businesmani, zabronili im w ogóle latać, prawdopodobnie w obawie, aby nie stwierdzili jakich niedociągnięć.

Myślą sobie: jak Polacy będą mieli u siebie w domu tego kota, (którego w worku musieli kupować) to już sobie z nim jakoś poradzą; po odejściu od okienka reklamacji się nie uznaje...

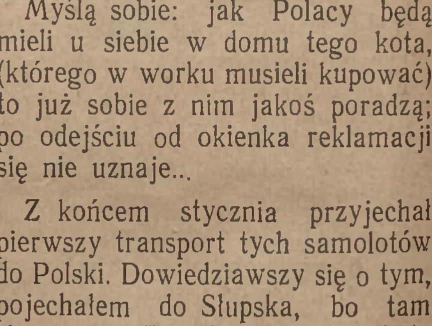
Z końcem stycznia przyjechał pierwszy transport tych samolotów do Polski. Dowiedziawszy się o tym, pojechałem do Słupska, bo tam skierowano Piper'y i tam pojechała Komisja Techniczna Dep. Lot. Cyw. Min. Kom. celem protokularnego odbioru.

Słupsk — miłe miasto, piękny ratusz, starodawne mury. Brama starego miasta bardzo przypomina Bramę Floriańską w Krakowie. Elektryczność, tramwaje, hotele, lokale rozrywkowe, przemysł, han-

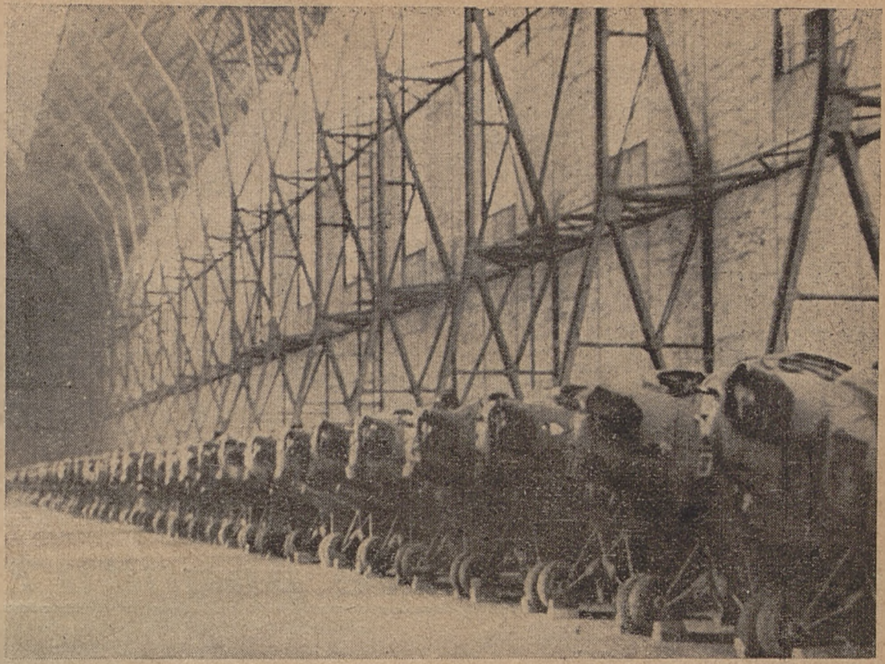
Brama starego miasta w Słupsku



...jest nawet piekarnia lotnicza



W hali sterowcowej zmagazynowano Piper'y



del (szaber się skończył), wiele pięknych mieszkań jeszcze nie zajętych — słowem Ziemie Odzyskane. Wiadomo — piękne możliwości. Nawet lotnisko jest w samym mieście i piekarnia lotnicza obok lotniska. 22 000 Polaków i 10 000 Niemców (niedługo ich „wysiudają“ czyli wysiedlą).

Otóż w pobliżu Słupska znajduje się olbrzymia hala sterowcowa, którą zabezpieczył Dep. Lot. Cyw. Min. Kom. Jak fama głosi, słynny z niefortunnego lotu do bieguna północnego, włoski generał Nobile w tej właśnie hali przygotował do lotu polarnego swój nieszczęsny sterowiec.

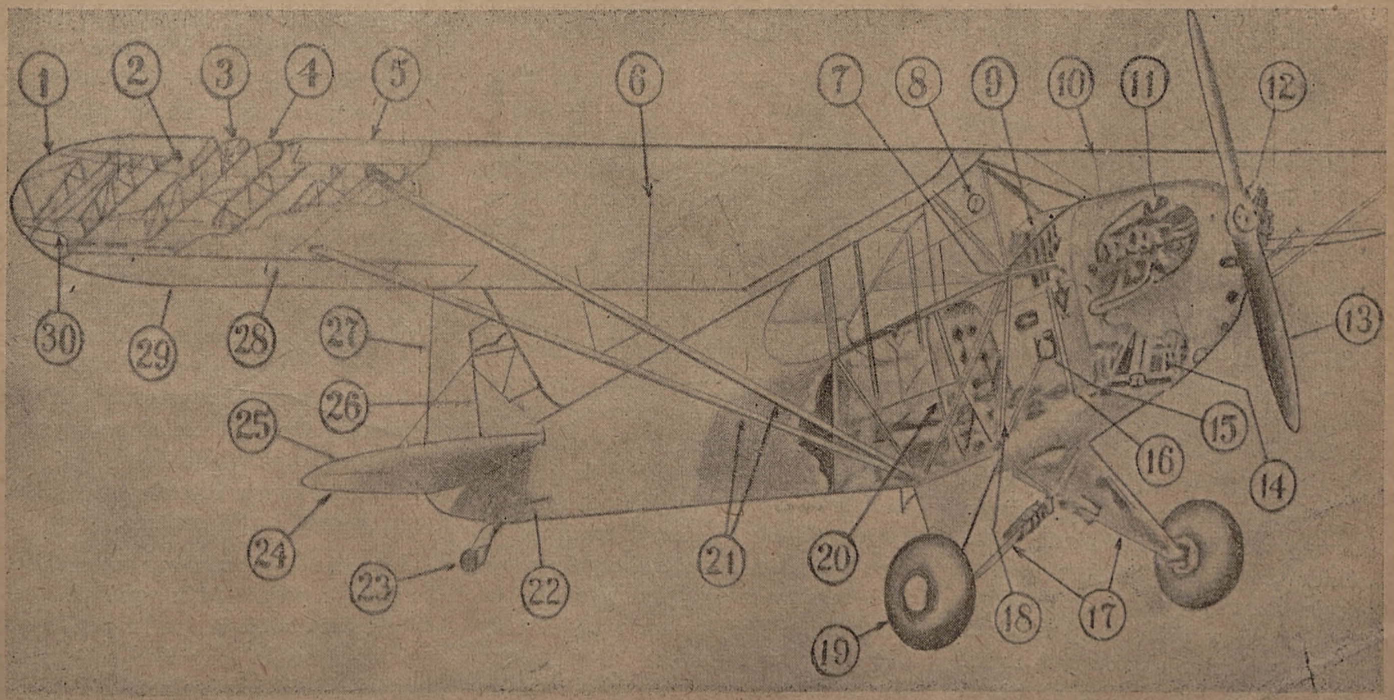
W tej to ogromnej hali zmagazynowano Piper'y. Stoją sobie, niewiele miejsca zajmując, pod ścianą — 64 sztuki — pierwszy transport.

Oglądam je razem z Komisją. Owszem, nawet przyzwoicie wyglądają. Okazuje się, że są tańsze, aniżeli opowiadano, bo kosztują nie 500, a 300 dolarów. Trochę mnie to zaintrygowało. Zacząłem oglądać dokładniej. Pokazało się, że mają sporo felerów. Płótno podziurawione, dźwigary zgniłe, to i owo zgięte, zgniecione, — słowem, na dobrą

OPIS SAMOLOTU „PIPER — CUB“

1) łuk końca skrzydła z drzewa.
2) dźwigar przedni z drzewa.
3) żeberko skrzydła z lekkiego metalu.
4) półżeberko z lekkiego metalu.
5) pokrycie krawędzi natarcia z blachy elektronowej.
6) podpórki zastrzałów — z rurek stalowych.
7) dźwignia gazu.
8) wyłącznik iskrownika.
9) zbiornik paliwa.
10) wskaźnik ilości paliwa.
11) silnik Continental 65 KM.
12) piasta śmigła.
13) śmigło.
14) przednie pedały steru kierunkowego.
15) korbka przestawiania statecznika wysokości.
16) przedni drążek sterowy.
17) golenie elastyczne podwozia.
18) tylne pedały steru kierunkowego.
19) koło z oponą i dętką niskiego ciśnienia.
20) tylny drążek sterowy.
21) zastrzały z profilowanych rur stalowych.
22) linki steru kierunkowego.
23) kółko ogonowe z twardej gumy, zamocowane na specjalnie amortyzowanej płozie ogonowej.
24) ster wysokości z rurek stalowych.
25) statecznik wysokości z rurek stalowych.
26) statecznik kierunkowy z rurek stalowych.
27) ster kierunkowy z rurek stalowych.
28) linka sterowa lotki.
29) lotka z rurek stalowych.
30) tylny dźwigar z drzewa.

Całość konstrukcji kryta płótnem.



sprawę, wszystkie trzeba poddać kapitalnemu remontowi. Okleić nowym płótnem, zacellonować, odlakierować, dźwigary dać nowe, słowem — kapitalny remont.

Pytam się Komisji: więc te „Piper'y nie są „na chodzie?" Owszem one nie... to na „części". „Na chodzie" dostali Francuzi, Szwajcarzy, Czesi i inni, myśmy dostali to, czego nikt nie chciał. A kiedy przyjedzie pozostałych 236 sztuk?—pytam znowu. Jakie 236? Przyjedzie jeszcze 66 sztuk, 130 sztuk wszystkiego odstąpili nam Amerykanie.

Taka ci to UNRRA lotnicza — myślę sobie.

Ha trudno, darowanemu koniowi nie zaglądają w zęby! Co prawda KCSP (Kontrola Cywilna Statków Powietrznych), nieraz zajrzy tym Piper'om pod ogon i do kadłuba i na pewno na tych samolotach „na części" spora garść ludzi setnie sobie jeszcze polata. Tylko nie tak od razu, nie jutro i nie za tydzień, może za miesiąc, a najprawdopodobniej za kwartał.

Lecz przyjdą czasy, (szybciej, aniżeli nam się zdaje), że otrzymamy od naszego krajowego przemysłu własne typy samolotów. Nie będą się one tak wymyślnie nazywały „Piper Cup" (czytaj: pajper kab), ale będą co najmniej tak dobre (o ile nie lepsze, bo własne), jak te amerykańskie w drodze łaski „na części" otrzymane.

Pisane na „gorąco" w hotelu „Franciszkanów" w Słupsku.

Czy jutro będzie pogoda?

OFENSYWA MAS POWIETRZNYCH

mgr. Władysław Parczewski

W wyniku codziennego zgłębiania map synoptycznych i bezpośrednich obserwacji zmian pogody, co wybitniejsze umysły doszły do wniosku, że: „zmiany pogody w strefie umiarkowanej przypisać należy zmiennemu szczęściu w ciągle trwającej walce między polarnymi, a równikowymi strugami powietrza". Zaczęto się wobec tego rozglądać skąd i jakimi drogami napływa ku nam powietrze, niosące z sobą chłód lub ocieplenie. My też musimy zaznajomić się choć pobieżnie z tak zwaną **ogólną cyrkulacją** atmosfery.

Dobrze wiecie, że słońce najsilniej ogrzewa obszary około - równikowe. Rozgrzana gleba oddaje swe ciepło przyziemnym warstwom powietrza, wskutek czego unoszą się one, jako lżejsze ku górze, a na ich miejsce musi napływać nieprzerwanie z północy powietrze chłodniejsze, w przeciwnym bowiem razie wytworzyłaby się na równiku próżnia. Ów wiatr, wiejący od zwrotników ku równikowi nosi nazwę **wiatru pasatowego.**

Siła Coriolisa — o której już była mowa — skręca pasat w prawo i dlatego dociera on do równika jako wiatr wschodni (Rys. 1).

Powietrze około—równikowe po dotarciu do górnych warstw atmosfery, odpływa jako **antypasat** ku zwrotnikom, gdzie wskutek gromadzenia się jego powstają rozległe obszary wyżowe. Powietrze, znajdujące się w wyżu, krąży wokół niego zgodnie z ruchem wskazówek zegara, rozpływając się jednocześnie na wszystkie strony. Z wyżów okołozwrotnikowych rozpływa się ono na południe jako wiatr pasatowy, a na północ podąża nie jako wiatr południowy, lecz jako wiatr południowo - zachodni, a potem nawet i jako wiatr zachodni, wskutek skręcania go w prawo przez siłę Coriolisa.

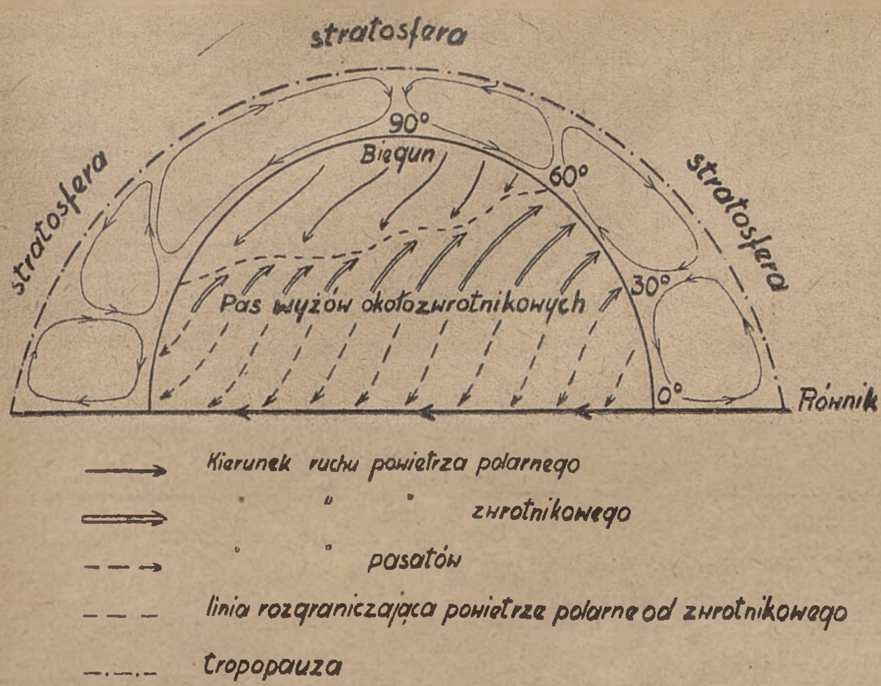
Nad rozległymi połaciami lodów polarnych gromadzi się powietrze chłodne, a zatem ciężkie, które niby olbrzymia czapa nakrywa okolice biegunowe. Na wszystkie strony świata sączą się spod niej strugi chłodnego powietrza, docierając do średnich szerokości geograficznych jako wiatr wschodni (wskutek skrętu w prawo).

Ku naszym szerokościom geograficznym spływa z południa powietrze zwrotnikowe, a na przeciw niego podążają z północy chłodne masy powietrza polarnego. Za nim jednak powietrze to dotrze ku nam, przebywa czas dłuższy w wyżu polarnym lub okołozwrotnikowym. Trzeba Wam bowiem wiedzieć, że o ile niże są to twory niespokojne, ruchliwe, wiecznie zmieniające miejsce swego zamieszkania, o tyle wyże — to istoty stateczne, korpulentne, patrzące z góry na wszędobylskie niże. Powietrze, które dostanie się w objęcia wyżu nieprędko zdoła go opuścić. Trwa z nim czas dłuższy, ochładzając się lub nagrzewając, w zależności od tego nad jakim podłożem rozpościera się wyż. Musimy zatem odbyć wycieczkę na południe i północ ku rodzinnym stronom powietrza zwrotnikowego i polarnego, aby na miejscu przyjrzeć się im z bliska.

POWIETRZE ZWROTNIKOWE

Powędrujemy z początku ku obszarom wysokiego ciśnienia, opasującym kulę ziemską wzdłuż zwrotników. Już na pierwszy rzut oka możemy w nich zaobserwować narodziny dwóch mas powietrznych, mianowicie: powietrza zwrotnikowo - morskiego, powstającego nad obszarami południowych mórz i oceanów i zwrotnikowo - kontynentalnego, tworzącego się ponad piaskami Sahary. Powietrze nagromadzone w tych wyżach posiada dwie charakterystyczne cechy: wysoką temperaturę i słabą przejrzystość. Osłabienie widzialności występuje dlatego, że powietrze zwrotnikowe wchłania w siebie niezwykle duże ilości pyłów pustynnych, które wypełniają zarówno powietrze znajdujące się bezpośrednio ponad piaskami Sahary, jak i powietrze zalegające ponad oceanem Atlantyckim. Wiatry pasatowe, wiejące ze wschodu na zachód, przenoszą olbrzymie ilości pyłów na tysiące kilometrów w głąb oceanu. Gdy wiatr przybierze na sile i pocznie porywać wyjątkowo dużo zeschniętej gleby, wówczas okręty płynące wzdłuż zachodnich brzegów Afryki, zatracają swą zwykłą czystość i wyglądem przypominają fabryki cementu.

Powietrze zwrotnikowe, wyruszające ku Europie posiada więc: wysoką temperaturę, dużo zawiesin i o ile napływa z nad Atlantyku, to zawiera w sobie poza tym duże ilości pary wodnej.



Rys. 1. Ogólna cyrkulacja atmosfery.

Pogoda w powietrzu zwrotnikowym. Dopóki powietrze zwrotnikowe przebywa w swych rodzinnych stronach, dopóty panuje w nim piękna słoneczna pogoda. Jeśli jednak zamarzy mu się odbyć podróż po Europie, wówczas w swej wędrówce napotyka na chłodniejsze od siebie podłoże. Szczególnie w zimie, kiedy Europa okryta jest szatą śnieżną; wówczas różnice temperatur między napływającym powietrzem zwrotnikowym, a lodowatym podłożem zaznaczają się najjaskrawiej. Powietrze zwrotnikowe w zetknięciu z wychłodzonym podłożem **oziębia się** silnie w swych przyziemnych warstwach i wówczas nadmiar pary wodnej wydziela się na zewnątrz w postaci mgieł lub niskich, szarych, bezkształtnych chmur warstwowych (Stratus). W wypadku silniejszego rozwoju wypaduje z nich deszczyk zwany mżawką lub drobny śnieg. (Rys. 2). **Napływowi wilgotnego powietrza zwrotnikowo - morskiego towarzyszą zatem: niskie chmury warstwowe, drobne opady, mgły lub przynajmniej zamglenia powietrza.**

— Tak — powiecie — to co pan głosi jest słuszne. Obserwowaliśmy tego rodzaju pogodę wczesną wiosną, jesienią, podczas ociepleń zimowych, ale w lecie... nie przypominamy sobie, aby mżył kapuśniaczek i panowała mglista pogoda.

— Istotnie — proszę Was, w porze letniej dzięki silnemu nasłonecznieniu podłoże europejskie jest niewiele chłodniejsze od podłoża stron południowych, a nawet zdarza się w upalne dni — w takie co to bose stopy plażowiczów ustać nie mogą na rozpalonym piasku — że rozgrzana ziemia nie tylko nie jest chłodniejsza od powietrza napływającego z południa, lecz przeciwnie okazuje się nawet od niego cieplejsza, nie ma więc powodu do tworzenia się mgieł, przeciwnie panuje piękna bezchmurna pogoda. Jednak i to powietrze nie jest wolne od osłabienia widzialności, zawiera bowiem w sobie liczne zawiesiny, których obecność w powietrzu łatwo wykryć po tym, że kontury odległych przedmiotów (np. lasów) nie są wyraziste, lecz otoczone niebieskawym woalem.

Jeśli powietrze zwrotnikowe formowało się ponad obszarami pustynnymi, to zwie się kontynentalnym i posiada nie wielką wilgotność względną, tak, że mimo oziębienia od podłoża nie występują w nim zwykle niskie chmury warstwowe i mgły. **Napływowi powietrza zwrotnikowo - kontynentalnego towarzyszy pogoda o niewielkim zachmurzeniu i to przez chmury warstw wyższych.** Powietrze to możemy poznać po wysokiej temperaturze i dużej ilości zawiesin, powodujących zmniejszenie widzialności do około 10 km.

Powietrze arktyczne. Obróćmy obecnie swój wzrok na północ, gdzie ponad bezkresną pustynią lodową tworzą się zastoiska powietrza, ochładzającego się coraz bardziej w miarę przedłużania się jego pobytu w okolicach podbiegunowych. Powietrze to posiada bardzo niską temperaturę i niezwykłą przejrzystość, gdyż brak w nim prawie zupełnie zanieczyszczeń. Wprawdzie okolice polarne nie są wolne od mgieł, przeciwnie są one tam częstymi gośćmi, jednak w miarę przemieszczania się powietrza arktycznego ku południu ogrzewa się ono od coraz to cieplejszego podłoża, wskutek czego mgły zanikają i nic już nie stoi mu na przeszkodzie w osiągnięciu doskonałej widzialności.

Pogoda w powietrzu polarnym

Wraz ze wzrostem temperatury przyziemnej warstwy powietrza, gromadzą się nad podłożem coraz większe ilości względnie ciepłego powietrza, które jako cieplejsze, a więc lżejsze rwie się ku górze. Raz po raz wytryskują ku górze pęcherze powietrza ogrzanego od podłoża. Są one dobrze znane szybownikom, którzy wraz z nimi odrywają się lotem ślizgowym od ziemi, by szybować w przestworza.

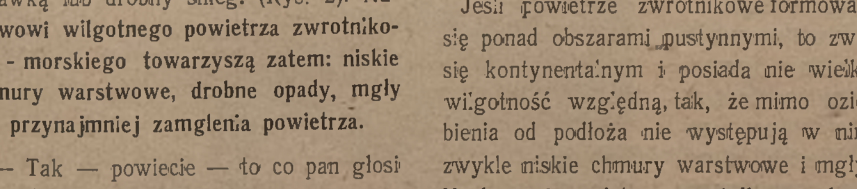
U szczytów wznoszącego się powietrza, zaczynają tworzyć się białe skłębione obłoczki, znane Wam — cumulusy. Pojawiają się one zwykle rankiem, kiedy pod wpływem nasłonecznienia wzrośnie dostatecznie różnica temperatur między warstwami górnymi, a dolnymi.

W miarę wznoszenia się tarczy słonecznej ponad horyzont, cumulusy pęcznieją i wreszcie, gdzieś koło godziny 14-ej osiągają szczyt swego rozwoju. Ku wieczorowi zanikają, lub rozpłaszczają się, przybierając postać strato - cumulusów. W nocy przyziemne powietrze nie tylko, że nie ogrzewa się, lecz przeciwnie, ochładza i jako takie ani myśli unosić się ku górze i dlatego w powietrzu polarnym noce są przeważnie bezchmurne.

Jeśli różnica temperatur między dolnymi, a górnymi warstwami powietrza jest silnie zaznaczona, wówczas pęcherze rozgrzanego powietrza unoszą się bardzo wysoko, cumulusy piętrzą się i przechodzą w chmury kłębiasto - opadowe (cumulonimbusy), z których wypadują od czasu do czasu krótkotrwałe, obfite opady, zwane przelotnymi. Gdy chmura kłębiasto - opadowa rozrośnie się wyjątkowo silnie (na wysokości 4—5, a nawet 10 km), to przeistacza się w chmurę burzową, która poza obfitymi opadami, częstuje nas także ogniem błyskawic.

(dokończenie w następnym numerze)

Rys. 2. Przemieszczanie się powietrza zwrotnikowego.



JEDNA z WIELU

Eskadra por. Pietrzaka

Daleką i uciążliwą, pełną walk i trudów wojennych drogę przeszła 103 Lotnicza Eskadra Łączności. Powołana do życia dnia 24 marca 1944 r. po stosunkowo krótkim okresie czasu, bo już w miesiąc później wcielona zostaje jako samodzielna jednostka lotnicza do I-szej Armii W. P.

Podczas uporczywych, bohaterskich zmagań Odrodzonego Wojska Polskiego nad Bugiem, Wisłą, pod Warszawą, a potem w samym legowisku wroga — Berlinie i dalej nad samą Łabą, oficerowie eskadry łączności lotniczej W. P. dokonywali czynów, o których Historia wydała już sąd, nagradzając ich rany i poświęcenie — Zwycięstwem.

Podczas trwania walk od Dniepru do Łaby, lotnicy tej eskadry dokonali podczas zadań zwiadowczych i łączności 1512 bojowych wylotów. Ogólna liczba godzin spędzonych w powietrzu, nad terytorium wroga, wyraża się imponującą cyfrą — 3538 godzin i 4071 lądowań.

Za ofiarną, bojową pracę eskadra otrzymywała niejednokrotnie pochwały od D-cy I-szej Armii W. P. gen. broni Popławskiego.

*
* *

Oto wojenna karta eskadry zamknięta w kilku suchych, ogólnikowych zdaniach. Lecz na tym nie kończy się już jej historia. Po wywalczeniu pełnego zwycięstwa nad hitlerią, powracają piloci tej eskadry do kraju, gdzie powierzone im zostają nowe, trudne zadania. Na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej w województwach białostockim i rzeszowskim hulają faszystowskie bandy ukraińskie i polskie, trudniące się rozbojem i rabunkiem na bezbronnej ludności. Piloci z eskadry por. Pietrzaka lecą na ratunek. Wespół z oddziałami piechoty W. P. przeprowadzają rozpoznanie z powietrza, ścigają i rozbijają ogniem broni pokładowej silne ugrupowania band WiN, UPA i NSZ. Wprowadzają na te tereny ład i porządek. Zapewniają w imieniu Rzeczypospolitej spokój i bezpieczeństwo Jej obywatelom.

Młodzi, pełni poświęcenia i bezgranicznej miłości dla Ojczyzny piloci, jak dowódca eskadry por. pilot Pietrzak Stanisław, por. pilot Ludogowski Rościsław, chor. pilot Żamier Edward, por. pil. Hilikiewicz Włodzimierz, ppor. obs. Michalik Zbigniew oraz młodzi ich koledzy chor. pil. Leszkiewicz Józef, chor. pil. Kapeluszny Sławomir, ppor. pil. Leszek Jerzy, chor. pil. Cichocki Stanisław, chor. pil. Olszewski Marian i wielu, wielu innych niezmordowanie trzymają straż na podniebnych szlakach, ażeby według słów pierwszego obywatela Rzeczypospolitej — Prezydenta B. Bieruta, „nie trwogą już, a dumą i radością zabiły serca na dźwięk motoru w przestworzach polskiego nieba". „gdyż to orły polskie, lotnicy nasi krążą w błękicie, pełniąc straż pokoju".

Mając takich powietrznych opiekunów możemy spać spokojnie. Nie zawiedli i nie zawiodą nigdy zaufania narodu, z którego wyrośli i z którym są związani na śmierć i na życie. **(Skoczek)**



Omówienie zadania przed lotem.



W oczekiwaniu na start.



Grupa pilotów z dowódcą eskadry (w środku).

OPERACJA GROM —— —— 11 bis

K. Goździewski, ppor.





Obserwator dał im umówiony sygnał.

Wyskoczyli głowami w dół, w noc i ciemność. Lądowanie udało się szczęśliwie. Nikt ich nie widział, nikt do nich nie strzelał. Zebrali się w krzakach i po wspólnej naradzie zakopali głęboko spadochrony. Przy blasku jasno błyszczących gwiazd zorientowali mapę według kompasu i ruszyli ostro na północny - zachód.

Minuty mijały jedna za drugą, a oni szli niezmordowanie naprzód. W pewnym momencie idący przodem Romek zatrzymał się nagle; przyłożywszy palec do ust, nakazał kolegom milczenie.

Zrozumieli go od razu. Gdzieś niedaleko, według planu miał się znajdować pierwszy posterunek niemiecki. Lecz co innego jest narysować plan w dzień, a co innego trafić według niego w nocy, w obcym terenie, pełnym krzaków, dziur i leśnych wykrętów. Trudna sprawa, Niemiec może być o pół kilometra, a może stać za najbliższym

wyciąć

Grupa zawodnika ....

....
podłużna pieczęć

KARTA ZGŁOSZENIA

Na II-gie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających organizowane przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej.

Nazwisko i imię zawodnika: ....

Data urodzenia: dzień, miesiąc, rok ....

Zawód: ....

Adres: ....

Modelarnia macierzysta: ....

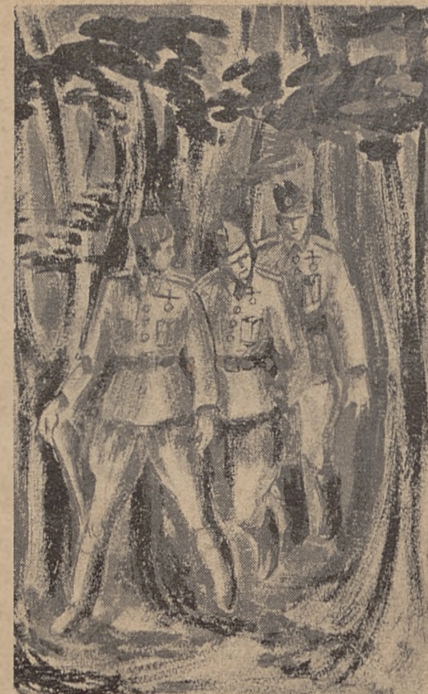


krzakiem. Zdradzić się przedwcześnie nie można, bo cała akcja weźmie z miejsca w łeb.

Chwilę chłopcy namyślają się w skupieniu nadsłuchując, jak wiatr szumi w gałęziach drzew. Gdy nagle...



Stojący spokojnie dotąd Zbyszek Górniak zaczyna głośno kląć po... niemiecku! Zaniepokojeni koledzy spojrzeli z przerażeniem na niego, dając mu energiczne, poparte kuksańcami znaki, ażeby się uspokoił. Lecz ten ani myślał się uspokoić.



Poprawił na głowie niemiecką czapkę i zaczął mocno wyrzekać:

— O Herr Je! Das ist doch eine Schweinerei!

Dobrze zrobił, bo z niedalekiej grupy krzaków wydarło się zaniepokojone wołanie wartownika:

„Wer da? Parolle!“

(c. d. n.)

wyciąć

Dane modeli	Kategorie modeli						
	A	B	C	D	E	F	G
Nazwa lub znak modelu							
Powierzchnia nośna w dcm^2							
Waga modelu							
Obciążenie na 1 dcm^2							
Długość modelu							
Powierzchnia przekroju kadłuba							
Rozpiętość całkowita *)							

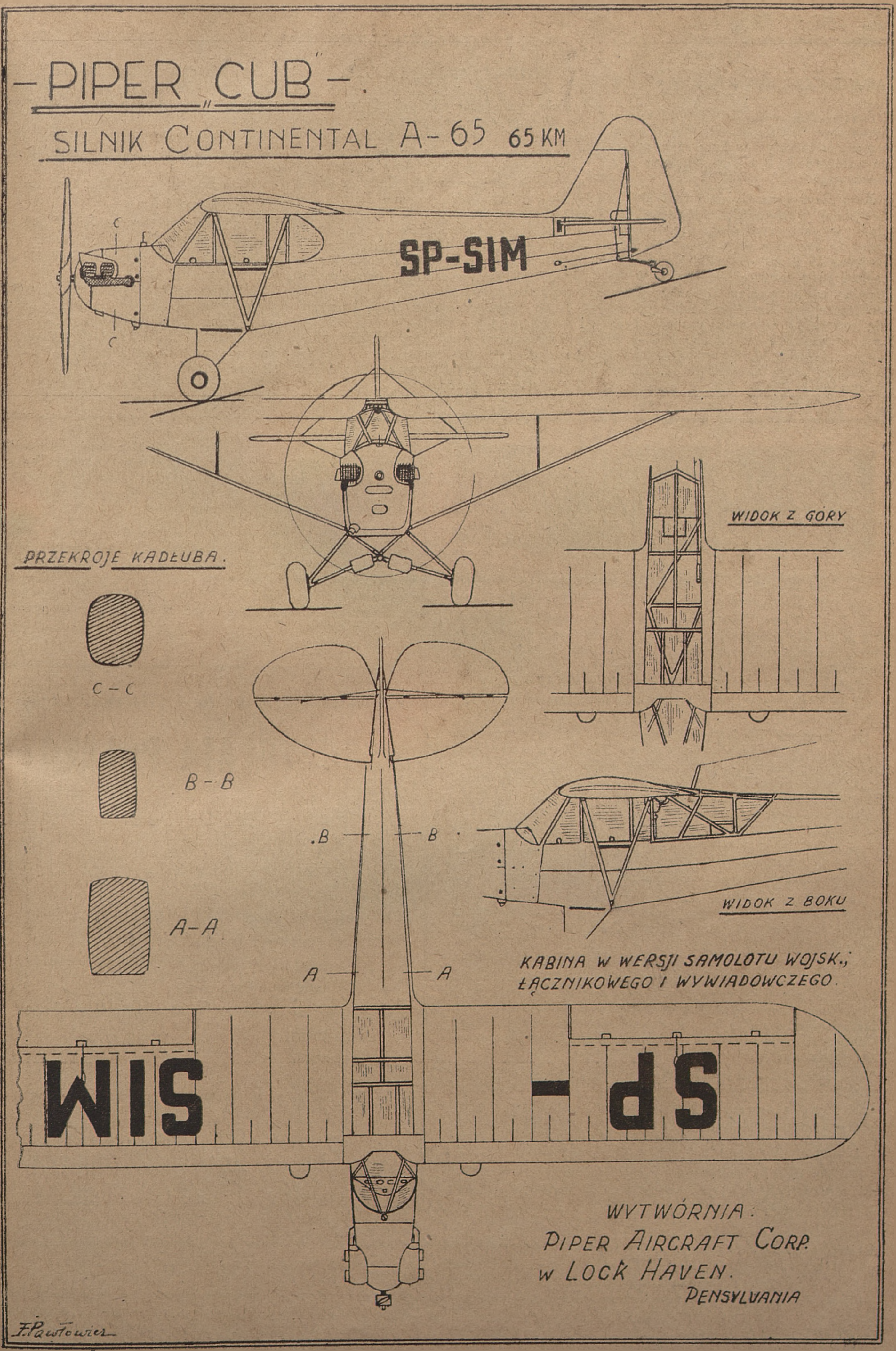
*) Podać cechy charakterystyczne modelu i zaznaczyć jeśli model zgłoszony będzie do rekordu.

Uwaga: Niniejszym stwierdzam własnoręcznym podpisem, że treść Regulaminu Zawodów jest mi znana i modele zgłoszone do zawodów odpowiadają wszystkim wymogom Regulaminu.

podpis zawodnika

Pieczęć Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej wzgl. Oddziału Lotn. Cywilnego

miejscowość dnia 1947 r.


„PIPER CUB"
SILNIK CONTINENTAL A-65 65 KM
SP-SIM
PRZEKROJE KADŁUBA.
C – C
B – B
A – A
WIDOK Z GÓRY
WIDOK Z BOKU
KABINA W WERSJI SAMOLOTU WOJSK.; ŁĄCZNIKOWEGO I WYWIADOWCZEGO.
WYTWÓRNIA:
PIPER AIRCRAFT CORP.
w LOCK HAVEN.
PENSYLVANIA

Z kraju

AKADEMICKI KURS SZYBOWCOWY

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej organizuje teoretyczny kurs szybowcowy do kategorii A, B i C wyszkolenia szybowcowego.

Kurs rozpoczyna się dnia 2.III 1947 r. (niedziela) wycieczką na lotnisko Gocław w celu zapoznania uczestników kursu ze sprzętem szybowcowym. Kurs obejmuje 34 godz. wykładów, przy czym zajęcia będą odbywać się 3 razy w tygodniu w audytorium gmachu wydz. elektrycznego. Kurs jest udostępniony dla wszystkich zainteresowanych. Zapisy przyjmowane są od godz. 13 — 15 w holu Nowej Kreślarni Politechniki Warszawskiej ul. Koszykowa 75. Bliższe informacje na miejscu.

KOŁO LOTNICZE PRZY PAŃSTWOWYM LICEUM LOTNICZO-MECHANICZNYM

Koło lotnicze przy P. L. L. M. powstało w roku 1946, rozpoczynając swoją działalność teoretycznym kursem szybowcowym. Owocem kursu było wyszkolenie praktyczne 54 uczniów w różnych ośrodkach szybowcowych. Godnym uwagi jest fakt, że z podanej liczby, 17 chłopców uzyskało kat. „C".

Koło lotnicze uruchomiło 5 sekcji, grupując chętnych wokół wybranej specjalności. Istnieją sekcje: motorowa, szybowcowa, spadochronowa, modelarska i naukowa.

Koło współpracuje z Ligą Lotniczą i Aeroklubem.

Opracowano statut i wytyczono program pracy na rok bieżący.

Nowej placówce życzymy powodzenia w pożytecznej pracy.

WYSTAWA PRAC KONKURSU P. L. L. „LOT"

W miesiącu październiku ub. r. PLL „Lot" rozpisały konkurs na projekt szkicowy komunikacyjnego portu lotniczego „Warszawa — Okęcie".

Na posiedzeniu jury konkursu 10.II 1947 r. przyznało nagrody następującym pracom:

I nagrodę w wysokości 100 000 zł otrzymał projekt Nr 4.

II nagrodę w wysokości 70 000 zł otrzymał projekt Nr 7.

III nagrodę w wysokości 50 000 zł otrzymał projekt Nr 3.

Zainteresowani mogą oglądać wystawione prace w siedzibie SARP — Stowarzyszenie Architektów Rzeczypospolitej Polskiej ul. Młodzieży Jugosłowiańskiej (dawniej Pierackiego) Nr 1 od dnia 12.II rb. w godz. 9 — 19.

Wystawę prac warto obejrzeć.



Ob. Cisło Bolesław — Bytom. Warunki przyjęcia do Wojskowych Szkół Lotniczych podaliśmy w Nr 4 „SiM" z 1947 r.

X. Y. — W-wa. Teoretyczne Kursy Szybowcowe organizuje Aeroklub Warszawski i organizacje młodzieżowe (Z. W. M.). Adres Aeroklubu Warszawskiego, W-wa Min. Kom. Chałubińskiego 4, V p.

„Jeden z wielu" — Ostrowiec Świętokrzyski. Warunki przyjęcia do Wojskowych Szkół Lotniczych podaliśmy w Nr 4 „SiM" z r. 1947.

Ob. Jarząbek Władysław. Wojskowych szkół szybowcowych nie ma, są tylko Szkoły Szybowcowe Min. Kom., które będą czynne w sezonie letnim. Najlepiej zwrócić się bezpośrednio do którejś z nich. Wykaz wszystkich szkół szybowcowych podamy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej Polski".

Ob. Dybowski T. — W-wa. Adres Aeroklubu Warszawskiego — W-wa Min. Kom. Chałubińskiego 4. Sekretariat jest czynny do godz. 15-tej i chętnie udzieli Wam wszelkich informacji, jak zostać członkiem A. W.

Ob. Zalewski T. — Poznań. Przed kursem szybowcowym trzeba koniecznie przejść badania lekarskie, przeprowadzone przez lekarza specjalistę, do którego skierować Was może najbliższy Aeroklub. Adres Aeroklubu Poznańskiego — Poznań, Wały Jana III — 12.

Ob. Korupiński J. — Ostród. Warunki przyjęcia do Wojskowych Szkół Lotniczych podaliśmy w Nr 1 „SiM". — Ażeby się dostać na kurs szybowcowy, do którejś ze szkół szybowcowych Min. Kom. trzeba przedstawić następujące dokumenty: świadectwo ukończenia 16 lat, świadectwo obywatelstwa polskiego, świadectwo badań lotn.-lekarskich, dla niepełnoletnich pozwolenie rodziców.

Ob. Jerzy Stępień — Radom. Warunki przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej znajdziecie w Nr 4 „SiM" z 1947 r.

Ob. Smolicz Tomasz — Kutno. Warunki potrzebne do przyjęcia na kurs szybowcowy znajdziecie w „Poczcie Lotniczej" tego numeru. Dokładnych informacji udzieli Wam najbliższy Aeroklub, t. zn. Łódzki — Łódź — Piotrkowska 106.

Ob. Zb. Osiński — Cieszyn. W sprawie teoretycznego kursu szybowcowego zwróćcie się do Aeroklubu w Bielsku. Napewno tego rodzaju kurs będzie tam organizowany.

Wszystkim, którzy zapytują o dokładniejsze informacje w sprawie Liceum Mechaniczno-Lotniczego: Edmund Turkiewicz — Kępno, Popow Aleksander — Łódź, Jesionek Ryszard — Radom, Łazęcki Leopold — Skierniewice, Kaczmarek Marian — Gostynin.

Artykuł w Nr 2 „SiM" podaje wszystkie szczegóły, dotyczące Liceum Lotn.-Mech. Po ukończeniu liceum można kontynuować studia na Politechnice, na wydziale lotniczym. Wszystkie podane przedmioty są obowiązkowe. Wiek kandydatów nie odgrywa roli, wymagane jest tylko świadectwo ukończenia 4 kl. gimnazjum. Liceum Lotn.-Mech. w Warszawie jest na razie jedynym w Polsce.

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. **Red.** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** Antoni Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres red. i adm.: Warszawa — Mokotów, ul. Maratońska 4. Telefon 89 680 — 390

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka", W-wa, Smolna 12. Opłata pocztowa uiszczona gotówką